

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz**

53. Sitzung  
27. August 2020

Beginn: 09.05 Uhr  
Schluss: 11.58 Uhr  
Vorsitz: Oliver Friederici (CDU)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

**Henner Schmidt** (FDP) fragt, wie der Senat den aktuellen Stand der Verhandlungen zum einheitlichen Studierendenticket zwischen Studierendenvertretern und VBB bewerte und was er zu einer Lösung beitrage.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) berichtet, der Senat vertrete die Position, dass eine Angleichung von Azubiticket und Semesterticket grundsätzlich erstrebenswert wäre, allerdings sei in den Haushalten Berlins und Brandenburgs keine Vorkehrung dafür getroffen. Die Verhandlungen zwischen den Studierendenschaften und den Verkehrsunternehmen hätten zunächst kein Ergebnis gehabt; es werde weitere Gespräche geben, denn es lägen verschiedene Angebote auf dem Tisch.

**Henner Schmidt** (FDP) stellt die Nachfrage, inwieweit SenUVK Kostenvoranschläge für verschiedene Szenarien erstelle und überlege, wo Geld im Haushalt mobilisierbar sei.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) erklärt, dass der Senat verschiedene Optionen prüfe. Da noch nicht klar sei, ob es schon im kommenden Sommersemester eine Neuregelung geben werde und wie die Ausdehnung in Berlin und Brandenburg sein werde, seien die Kos-

tenschätzungen relativ grob. Für Berlin könne es je nach Ausmaß der Ausgestaltung um 3 bis 7 Mio. Euro, aber auch bis über 10 oder 15 Mio. Euro gehen.

**Tino Schopf** (SPD) äußert, dass SenUVK die Erarbeitung eines Reisebuskonzepts beauftragt habe. Wie sei der aktuelle Bearbeitungsstand, und bis wann werde das Konzept vorliegen?

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) führt aus, das Konzept sei ein wichtiges Anliegen, weil der denkmalgeschützte Bereich um den Berliner Dom von Reisebussen freigehalten werden solle, und sehe vor, dass mit der Eröffnung des Humboldtforums Ein- und Ausstiegshaltestellen für Reisebusse in der Rathausstraße angelegt würden, von wo die Busse zum Parken zur Straße des 17. Juni und dann wieder zurück führen. Außerdem sei geplant, dass die Bodestraße und die Straße Am Lustgarten verkehrsberuhigt bzw. zur Fußgängerzone würden. Die Sperrung durch Poller, Schranken o. Ä. werde noch geklärt. Kleinere Dinge, z. B. wie die Detektion von Parkständen übermittelt werde, befänden sich in der Abstimmung. Es gebe Gespräche zur Unterstützung seitens der Institutionen auf der Museumsinsel, z. B. Einsatz von Ordnungskräften an der Rathausstraße, damit der Verkehrsfluss vernünftig ablaufe.

**Oliver Friederici** (CDU) erkundigt sich nach dem aktuellen Stand der Maßnahmen und Fertigstellungen bei Aus- und Neubau von Fahrradstationen.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) schildert, mit 15 000 Fahrradbügeln für 30 000 Fahrräder sei man in den letzten drei Jahren relativ weit gekommen. Standorte für Fahrradparkhäuser in verschiedenen Bezirken würden von der GB InfraVelo begutachtet und auf deren Webseite detailliert dargestellt. Der Bau beanspruche einige Zeit, weil Planungsleistungen vergeben werden müssten. Derzeit seien 73 Stationen untersucht worden; es werde im Laufe der Monate mit den Bezirken zu klären sein, welche Serviceleistungen vor Ort angeboten werden sollten. In Charlottenburg-Wilmersdorf sollten in diesem Jahr zehn Fahrradboxen mit jeweils sechs Stellplätzen errichtet werden. In Steglitz Zehlendorf sollten einige Boxen mehreren Hundert Stellplätzen und ein Fahrradparkhaus am Bahnhof Zehlendorf entstehen.

**Harald Moritz** (GRÜNE) fragt angesichts des Unfallgeschehens, wie die Unfallkommission durch die Verkehrsverwaltung gestärkt worden sei, welche Verbesserungen der Verkehrssicherheit durch eine optimierte Arbeitsweise zu erwarten seien und was konkret geschehen sei.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) unterstreicht, dass die Vision Zero angesichts des Unfallgeschehens ein wichtiges Ziel, aber nicht leicht erreichbar sei. Gleichwohl werde weiter daran gearbeitet. Der Senat sei in drei Bereiche eingestiegen: verbesserte Infrastruktur, verpflichtender Einsatz moderner Technik und strengere Gesetze inklusive Überwachung. Die Infrastruktur solle so ausgerichtet werden, dass möglichst wenig Unfälle passierten: Sichtbeziehungen herstellen, Kreuzungen und Abbiegebeziehungen bspw. durch LSA-Steuerung sicherer gestalten. Bei der Einführung von Abbiegeassistenten sei man auf Bundes- und EU-Ebene nicht so schnell vorangekommen. Die Landesbetriebe seien bei ihren Fahrzeugpools fast bei 100 Prozent angekommen. Bei den Fuhrunternehmen in Berlin sei dies leider noch nicht der Fall. Verschiedene Initiativen auf Bundesebene seien bisher erfolglos verlaufen.

Mit dem Mobilitätsgesetz sei die Unfallkommission neu strukturiert worden. Ihr sei ein Sicherheitsauditor mit besonderer Qualifikation sehr schnell zugeteilt worden. Die Unfallkommission tage häufiger, in der Regel monatlich. An Unfallhäufungsstellen würden die Kriterien

des Mobilitätsgesetzes systematisch abgearbeitet. Im ersten Jahr würden zehn, im zweiten Jahr 20 und ab dem dritten Jahr jeweils 30 Kreuzungen umgebaut, was mit weiterem Personalaufbau verbunden sein werde. Nach jedem Verkehrsunfall mit Todesfolge werde die Infrastruktur begutachtet, um ggf. geeignete Maßnahmen zu treffen, z. B. Sperrung von gleichzeitigen Abbiegesituationen durch Ampelschaltungen oder Sperrschilder, Einsatz von Baustellenampeln, Beseitigung von Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge. Die Mittel der Unfallkommission seien 2019 vollständig verausgabt und für 2020/21 erhöht worden.

**Harald Moritz** (GRÜNE) stellt die Nachfragen, ob die Unfallkommission nach Unfallbegutachtungen kurzfristig Vorschläge mache und wie schnell diese umgesetzt würden bzw. ob diese selbst verkehrsrechtliche Anordnungen treffen könne.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) antwortet, bei offensichtlich erforderlichen Maßnahmen könne die Unfallkommission sehr schnell handeln, die Anordnungen müssten jedoch mit Bezirk und Polizei abgesprochen sein. Ampelumprogrammierungen würden priorisiert abgearbeitet, könnten aber nicht von einem Tag auf den anderen erfolgen, sodass man manchmal mit Schildern oder provisorischen Baustellenampeln schnell Abhilfe schaffe.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) bittet, den aktuellen Stand der Gespräche zwischen Bund und Ländern zur StVO-Novellierung darzustellen, damit Fehler bei der rechtsicheren Regelung von Fahrverboten ausgeräumt werden könnten.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) bestätigt verschiedene Gesprächsrunden. In der nächsten Woche solle über einen Antrag mehrerer Länder abgestimmt werden, damit der Formfehler formal behoben werde, ohne dass materielle Änderungen an der StVO vorgenommen würden. Ob der Antrag in den Ausschüssen eine Mehrheit erhalten werde, sei schwer zu prognostizieren. Möglicherweise werde es noch einen Gegenantrag geben, der materielle Änderungen vorsehe, wie dies von Bundesseite vorgeschlagen worden sei: Abschwächung der Regelungen zu Bußgeldern und Führerscheinentzug bei Geschwindigkeitsüberschreitungen. In zwei Wochen werde man mehr über die Positionierung im Bundesrat wissen.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

#### Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-  
Brandenburg – Vorstellung des Bündnis Schiene  
Berlin-Brandenburg (BSBB)**  
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die  
Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0325](#)  
UmVerk

Hierzu: Anhörung

Siehe Wortprotokoll.

### Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke  
und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Drucksache 18/2678

[0340](#)  
UmVerk  
StadtWohn(f)

#### **Anforderungen an Privatstraßen**

**Daniel Buchholz** (SPD) stellt dar, dass es in mehreren Berliner Privatstraßen nach dem Abbau alter Gaslaternen dunkel sei, weil die Eigentümer keine neuen Beleuchtungsanlagen errichtet hätten, da es keine gesetzliche Verpflichtung dazu gebe. Der Gesetzgeber könne diesen Zustand nicht dauerhaft akzeptieren, zumal sich der Wille vieler Bezirke deutlich erhöht habe, bei Bauvorhaben privater Investoren im inneren Bereich Privatstraßen auszuweisen, weil sie dann keine Herstellungs- und Unterhaltungskosten hätten. Unklar sei aber, wie es in diesen Fällen um die Verkehrssicherheit und die Beleuchtung stehe. Zudem gebe es bei Privatstraßen bspw. am Potsdamer Platz oftmals Probleme, weil Journalisten nach Auffassung der Eigentümer ohne Motivverträge dort keine Aufnahmen machen dürften. Daher wolle die Koalition neue Grundlagen beschließen. Bei Planungs- und Bauvorhaben in Berlin, insbesondere städtebaulichen Verträgen, sollten grundsätzlich keine Privatstraßen mehr vorgesehen werden, Erschließung und Zuwegung generell über öffentliches Straßenland erfolgen. Private Investoren könnten die Errichtung übernehmen, nach Fertigstellung seien die Straßen aber an die öffentliche Hand zu übergeben. Klar sei, dass den Bezirken bei zusätzlichem Aufwand auch Geld zur Verfügung gestellt werden müsse. Die Koalition wolle einen vollständigen Kataster der Privatstraßen in Berlin haben, denn bislang gebe es weder in den Bezirken noch beim Senat eine komplette Übersicht. Der Senat solle auch aufzeigen, wie die Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen künftig für bereits bestehende Privatstraßen in Bezug auf Beleuchtung, Unterhaltung, Reinigung, Verkehrssicherungspflicht etc. geändert werden könnten.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) macht geltend, dass Planungs- und Bauvorhaben üblicherweise bei SenStadtWohn angesiedelt seien, wobei die Verkehrsverwaltung befragt werde und Hinweise gebe. Nicht zu verhehlen sei, dass Privatstraßen für das Land kostengünstiger sein könnten, weil die Unterhaltung wegfalle und keine Baulast entstehe. Das Berliner Straßengesetz regle nur die Rechtsverhältnisse bei öffentlichen Straßen, während Privatstraßen – nach Rechtseinschätzung seines Hauses – vom BGB abgedeckt seien, was z. B. Verkehrssicherungspflichten angehe, sodass gar keine Kompetenz bestünde, Berliner Gesetze zu ändern oder ein eigenes Landesgesetz zu erlassen. Auch eine Privatstraße müsse natürlich gegenüber den Benutzern immer in verkehrssicherem Zustand gehalten werden.

**Harald Laatsch** (AfD) äußert, dass der Sinn nicht nachvollziehbar sei. Offenbar drehe sich alles um Drehgenehmigungen für Filmteams am Potsdamer Platz. Der Grund, dass es sich um Privatstraßen handle, habe auch etwas mit Abstandsflächen auf den Grundstücken zu tun. Was die Verkehrssicherung betreffe, stehe der Betreiber der Privatstraße in der Haftpflicht. Er müsse also ein eigenes Interesse daran haben, sich entsprechend zu versichern. Diese Praxis sei jahrelang geübt worden. Aus Sicht seiner Fraktion gebe es keinen Grund, Privatstraßen zu öffentlichem Eigentum zu machen; es käme zu zusätzlichen Belastungen der öffentlichen Kassen. Er erinnere an seinen Spruch im Plenum: „Bauen Sie ruhig, wir enteignen Sie dann!“ Ein Kataster wäre im Übrigen Bezirksangelegenheit; das Land brauche ihn nicht.

**Daniel Buchholz** (SPD) vertritt die Ansicht, dass dieser Beitrag am Thema vorbeigehe. Es sei Fakt in Berlin, dass es Privatstraßen ohne Beleuchtung gebe, sodass Anwohner/-innen nachts im Dunkeln nach Hause gehen müssten. Es sei kein Zustand, dass dies nicht geregelt sei. Die Bezirke könnten die Eigentümer nicht dazu verpflichten. Probleme mit Drehgenehmigungen seien lediglich ein zusätzlicher Aspekt. Im Übrigen seien Versammlungs- und Demonstrationsrechte nicht gewährleistet, wenn der private Eigentümer dagegen sei. Es gehe nicht darum, jemanden zu enteignen, sondern darum, in neuen Baugebieten grundsätzlich keine Privatstraßen auszuweisen. Aus Effizienzgründen sei es oftmals geboten, dass der Private auch die Erschließungsstraßen mitbauen lasse und man dann eine Regelung zur Übergabe an das Land Berlin gegen Zahlung von Entgelten treffe oder dies in einem städtebaulichen Vertrag mit anderen Dingen verknüpfe. Es gehe auch nicht darum, jemandem eine alte Privatstraße wegzunehmen. Für bestehende Privatstraßen wolle man Klarheit, welche es gebe und wie dort Rechtssicherheit über die bestehenden Aufgaben geschaffen werden könne, denn de facto legten Privatstraßeneigentümer ihre Verpflichtungen sehr unterschiedlich aus, und die Bezirke hielten diese unterschiedlich, teilweise gar nicht nach. Hier bestehe Regulierungsbedarf.

**Oliver Friederici** (CDU) gesteht zu, dass es z. T. Beschwerden der Anwohner über schlechte Beleuchtung oder die Gehwegsituation in Privatstraßen gebe. Herr Abg. Buchholz wolle dies ändern, indem diese staatlich übernommen würden. Er verweise darauf, dass eine Befestigung oder Beleuchtung öffentlicher Straßen in Westspandau, Neukölln oder Marienfelde teilweise seit Kriegsende nicht erfolgt sei, sodass er nicht glaube, dass man in den nächsten Jahren signifikant weiterkäme. Mitunter wollten Anwohner gar keine öffentliche Straße. Wenn der Staat dies nun übernehme und Privatstraßen bewirtschafte, müsse er dafür auch Geld ausgeben. Es sei die Bauverwaltung unter Senator Nagel gewesen, die die Straßen am Potsdamer Platz in den Neunzigerjahren habe privatisieren wollen, damit die Privaten für die Unterhaltung sorgten. Er sehe keinen dringenden Änderungsbedarf bei den jetzigen Regelungen. Bei neuen Straßen könne festgelegt werden, dass es sich um öffentliche Straßen handle, was in der Regel auch passiere. Von einer Umwidmung bestehender Straßen halte er nichts, es sei denn, Anwohner wollten dies dringend. Dies sei bereits möglich. Wenn er sehe, wie schnell der Senat Pop-up-Radwege einrichte und wie lange es dauere, sandige in asphaltierte Straßen umzubauen, glaube er, dass die Prioritäten nicht richtig gesetzt seien. Der Senat sollte sich um die Sanierung öffentlicher Straßen kümmern. Daher werde seine Fraktion den Antrag ablehnen.

**Henner Schmidt** (FDP) wirft ein, dass mit dem Antrag noch nicht über Umwidmungen entschieden werde; der Antrag bitte den Senat vielmehr, zu prüfen und Vorschläge zu machen. Nach der Antwort des Staatssekretärs nehme er an, dass die Prüfung ergeben werde, dass dies nicht gehe. Interessant sei, eine Übersicht zu bekommen; dies würde helfen zu überlegen, ob es sich um Anekdoten handle oder das Thema flächendeckend eine Rolle spiele. Da es sich lediglich um eine Prüfung handle, werde sich seine Fraktion der Stimme enthalten.

**Harald Moritz** (GRÜNE) unterstreicht, dass Probleme mit Privatstraßen bestünden. Die Koalition wolle, dass es im Grundsatz – außer in begründeten Einzelfällen – keine Privatstraßen mehr geben solle, damit Probleme künftig vermieden würden. Im Antrag sei nicht von Enteignung oder Rückkauf der Privatstraßen die Rede. Es solle eruiert werden, wie Beleuchtung und Verkehrssicherheit gewährleistet werden könnten, was ein legitimes Anliegen sei. Er glaube, die Errichtung von Privatstraßen habe nichts mit Abstandsflächen zu tun, sondern eher mit Kosteneinsparungen für das Land. Ein Kataster sei auch für die Bezirke sinnvoll.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erklärt, die Frage sei, ob und wie man gesetzliche Anpassungen vornehmen könne bzw. müsse, um die beschriebenen Zustände abzuschalten. Die Koalition bekenne sich dazu, weitere Privatstraßen nicht mehr zu wollen und mit den Bezirken entsprechende Vorkehrungen auch hinsichtlich der Frage der Finanzierung zu treffen. Seine Fraktion hätte sich eine Gesetzesänderung vorstellen können, was zum jetzigen Zeitpunkt in der Koalition nicht möglich sei. Man werde sehen, was die Prüfung ergebe, und das Thema dann weiter behandeln.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) merkt an, dass die Auffassung von SenStadt-Wohn bei diesem Antrag von erheblichem Belang sei. Wenn der Antrag beschlossen werde, werde der Senat die Berichtspflicht so gut wie möglich erfüllen.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags zu empfehlen.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke  
und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Drucksache 18/2726

**Berliner Taxigewerbe schützen!  
Aufzeichnungspflichten und Kontrollen von  
Mietwagenunternehmen sicherstellen –  
Ausnahmegenehmigungen im Berliner  
Mietwagensektor zurücknehmen**

[0345](#)  
UmVerk(f)  
IntArbSoz  
Haupt  
WiEnBe

**Tino Schopf** (SPD) betont, dass das Berliner Taxigewerbe gegenüber dem Mietwagenbereich strukturell benachteiligt sei. Uber stelle nur eine App, trete nicht als Arbeitgeber auf, handele nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage, übernehme keine Verantwortung für die Fahrer/-innen und überprüfe die Einhaltung von Pausen- und Arbeitszeiten nicht. Das Taxigewerbe sei Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und müsse einen fairen Wettbewerb vorfinden. Es sei dementsprechend zu schützen. Die Ausnahmegenehmigung vom Einbau eines Wegstreckenzählers in Mietwagen aufzuheben, sei ein erster und überfälliger Schritt in Richtung fairer Wettbewerb. Der Wegstreckenzähler erfasse die Arbeits-, Pausen- und Fahrzeiten sowie Angaben zum Fahrpersonal und steuerlich relevante Einzeldaten. Das LABO müsse die entsprechenden Personalmittel erhalten, um eine angemessene Kontrolle vornehmen zu können. Das Abghs solle ein Zeichen setzen, denn nur ein funktionierender sei ein guter Markt.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) knüpft an, auch dem Senat sei der Schutz des Taxigewerbes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ein wichtiges Anliegen. Ein Baustein könne sein, wenn es bei den Wegstreckenzählern weniger Ausnahmen und damit bessere steuerliche und arbeitsrechtliche Kontrollmöglichkeiten gäbe. Das Land werde Ausnahmen für Mietwagenunternehmen nicht mehr genehmigen, bestehende Ausnahmen würden auslaufen. Der wichtigste Mangel in dem Bereich sei, dass das PBefG aktuell keine Regelung enthalte, mit der die Rückkehr der Mietwagen kontrolliert werden könne. Wegstreckenzähler nähmen nur die Wegstrecke auf, aber nicht die tatsächliche Rückkehr. Berlin werde dies in die PBefG-Novellierung einbringen. Man arbeite daran, das LABO personell aufzustocken, damit mehr Kontrollen stattfinden könnten. Im letzten Jahr seien einige Hundert erfolgt. Zu-

dem gehe es darum, dass man für den Einbau von Wegstreckenzählern bei Mietwagenunternehmen künftig mehr Personal beim Eichamt benötige. Es liefen Gespräche mit SenWiEnBe, um dort demnächst personelle Kapazitäten zu schaffen.

**Henner Schmidt** (FDP) unterstreicht, dass der Wettbewerb für die Taxiwirtschaft nicht ganz fair sei. Seine Fraktion wolle zwar neue Anbieter am Markt haben, aber die Spielregeln müssten für alle dieselben sein. Zurzeit gebe es eine Überregulierung; ein Teil der Auflagen könnte für alle entfallen. Die jetzigen Auflagen würden nicht ausreichend kontrolliert; das LABO müsse sich stärker darum kümmern. Auf Bundesebene sei bereits Konsens über Erleichterungen erzielt worden. Es sei sinnvoll, dem Antrag zuzustimmen.

**Oliver Friederici** (CDU) äußert, dass der Antrag in Ordnung sei. Es fehle die Durchdringung einer Rechtsverfolgung, nämlich des Prinzips der Rückkehr für Mietwagenfahrer, die in Berlin Aufträge annähmen und eine Rückkehrpflicht nach Brandenburg hätten. Berlin müsse mit Brandenburg ein klares Verfahren entwickeln, wie die Ordnungsbehörden diese Rückkehrpflicht kontrollierten. Seines Wissens finde dies fast gar nicht und nur auf Zuruf statt. Im Antrag fehle, dass es zur Öffnung des BER einen gemeinsamen Taxitarif für Berlin und den Landkreis Dahme-Spreewald geben müsse, um Leerfahrten auf dem Rückweg zu vermeiden. Deshalb werde sich seine Fraktion der Stimme enthalten.

**Kristian Ronneburg** (LINKE) erwidert, die Koalition habe bereits deutlich gemacht, dass sie bis zur BER-Eröffnung eine Regelung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald nachdrücklich erwarte, was aber nicht zwangsläufig in diesen Antrag gehöre, denn hier gehe es um Bedingungen für das Taxigewerbe, die mit „Wildwest“ Schluss machten. Es gebe Anknüpfungspunkte an positive Erfahrungen in anderen Städten, z. B. Hamburg. Man schaffe mit dem Antrag keinen neuen Rechtsrahmen, sondern rekurriere darauf, geltendes Recht umzusetzen. Dabei müsse man stärker mit Brandenburg kooperieren und Personalmittel bereitstellen, damit eine Nachverfolgung der Mietwagenunternehmen erfolgen könne. Er frage nach dem Stand der Beauftragung eines Organisationsgutachtens zum LABO, das weiter gestärkt werden müsse. Nachdem Hamburg viele Verstöße festgestellt habe, sei die Zahl der Genehmigungen dort zurückgegangen. Es könne nicht sein, dass Taxifahrer/-innen selbst Recherchen über das Verhalten von Mietwagenunternehmen anstellten und das Taxigewerbe allein gelassen werde. Mit dem Antrag könne man eine Adresse der Solidarität an die Taxifahrer/-innen aussenden, die durch die Coronapandemie unter enormen Druck geraten seien.

**Harald Laatsch** (AfD) führt aus, was die Koalition beantrage, sei längst im Bundesrecht geregelt; es sei eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass Fahrzeuge, die wie Taxis betrieben würden, auch wie Taxis abrechneten. Er sehe allerdings nicht, wie die Rückkehrpflicht über Taxameter geregelt werden könne. Mit seiner lässigen Haltung gegenüber Mietwagenangeboten setze das Land Berlin das Taxigewerbe erheblich unter Druck, denn dieses unterliege hohen Auflagen, während das Mietwagengewerbe die guten Aufträge abfangen könne. Seine Fraktion werde dem Antrag zustimmen.

**Harald Moritz** (GRÜNE) macht geltend, dass SenUVK mit dem Landkreis bereits über eine Regelung für den BER verhandele, der eigentlich nicht wolle, dass Berliner Taxen am BER ein Laderecht bekämen. Gleichwohl befänden sich die Verhandlungen offenbar auf der Zielgeraden, sodass bei der BER-Eröffnung eine Regelung vorhanden sein werde. – Mietwagen seien keine Taxen und dürften keinen taxiähnlichen Verkehr durchführen, sodass die Rück-

kehrpflicht sinnvoll sei. Der Antrag zielte darauf, die Umsetzung der bestehenden Regeln besser kontrollieren zu können. Dabei sei der Wegstreckenzähler ein Instrument. Bisher seien Ausnahmen gemacht worden, da der Preis nicht kilometermäßig abgerechnet werde, sondern auf einem Aushandlungsprozess basiere. Nunmehr sollten Ausnahmen nicht mehr gestattet werden. Für bestehende Konzessionen könne man dies aber nicht rückwirkend regeln, sondern nur bei Erneuerungen oder Verlängerungen zur Pflicht machen. Dafür müsse das Personal beim Eichamt verstärkt werden. Die Verstärkung des LABO sei im Haushalt nur teilweise gelungen, sodass weiterer Bedarf bestehe. Bei Zweifeln am rechtmäßigen Vorgehen von Mietwagenunternehmen könnten auch die Finanzämter verstärkt Kontrollen vornehmen.

**Staatssekretär Ingmar Streese** (SenUVK) erinnert daran, dass das LAGetSi für arbeitsrechtliche Überprüfungen ebenfalls knapp aufgestellt sei. Den Stand der Organisationsuntersuchung beim LABO könne er Moment nicht mitteilen, jedoch nachliefern; die Dienstaufsicht liege bei SenInnDS. Ein Problem sei, dass das LABO leider nicht alle Hinweise von Taxifahrern verwerten könne; es sei im letzten Jahr 269 Hinweisen auf Verstöße nachgegangen. Die Steuerbehörden seien ebenfalls aktiv. – Die Vereinbarung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald befinde sich „in den letzten Schleifen“; er hoffe auf einen baldigen Abschluss, sodass man diese deutlich vor dem Start des BER haben werde.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme des Antrags zu empfehlen.

#### Punkt 5 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/0980

**Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge an Taxi-  
Halteplätzen einrichten**

[0152](#)  
UmVerk  
Haupt

Der **Ausschuss** beschließt ohne Aussprache, die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

#### Punkt 6 der Tagesordnung

##### **Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.